



„Együtt a Régióval” – Konferencia Debrecen, 2011. április 14. Trevor Garrod, EPF elnök előadásvázlata

BEVEZETÉS - Mi az Európai Utasok Szövetsége és miért alakult meg?

EPF-nek jelenleg 33, az utasok képviselőit ellátó tagszervezete van 18 európai országban - köztük Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület is.

Az **EPF 2002-ben alakult meg** azért, hogy párbeszédet folytathasson az Európai Bizottsággal, az Európai Parlamenttel és más nemzetközi szervezetekkel. A tagok megosztják egymással mind pozitív mind negatív tapasztalataikat, és tanulhatnak egymás sikereiből és problémáiból.

HATÁRKERESZTEZŐ KAPCSOLATOK

Az 1990-es évektől kezdődően több országban (Egyesült Királyság, Franciaország, Benelux államok, Németország, Svájc) találkozhatunk nagysebességű nemzetközi vonatokkal -, mint az Eurostar és a Thalys - azonban a regionális szintű kapcsolatok néhány kivételtől eltekintve szegényesek. Ezért az EPF 2007-ben, *"Utazás határok nélkül"* címmel közzétett egy listát, bemutatva azokat a helyeket, ahol - különösen a vasúti kapcsolatok -, a jelenleginél versenyképesebbé válhatnának a személygépkocsi használatával szemben. 2010-ben a lista aktualizálásra került, és egy jelentés is készült. Ezek megtekinthetők az EPF honlapján: www.epf.eu

Sikeres példák határokon átívelő közösségi közlekedési szolgáltatásokra

Sokan utaznak a nagyobb európai városok között nemzetközi gyorsvonatokon, amelyek észrevétlenül szelik át a határokat - például Londonból Brüsszelbe, Brüsszelből Frankfurtba, Párizsból Zürichbe. Az osztrák Railjet pedig rendszeres időközönként biztosít eljutási lehetőséget München, Bécs és Budapest között. Magyarország nyugati irányú vasúti összeköttetése is javult a Zalalövő és Hodos közötti vasúti kapcsolat újjáépítésével, utat adva a Budapest - Ljubljana expressznek.

Vannak példaértékű, határokon átnyúló vasúti - helyenként autóbuszos és villamos vasúti - kapcsolatok helyi és regionális szinten is.

1. **Maas-Rhein, Euróregió Németország, Belgium és Hollandia** határánál. 1998 óta közös jegyértékesítő és információs rendszert fejlesztettek ki, és újra megnyitottak egy vasútvonalat. Ezzel ösztönözve mind a helyi lakosokat, mind pedig a turistákat, közösségi közlekedés használatára.
2. **„Triage” Bazel és térségben - Svájc, Németország és Franciaország** határánál – A közösségi közlekedés nagyfokú előnyben részesítése jellemző. Az egyik baseli városi villamosvonal meghosszabbításra kerül németországi területekre.
3. A német-lengyel határon három fontos kezdeményezés is van:
 - A. A **Usedomer Baderbahn** meghosszabbításra került **Swinoujście** központjáig
 - B. **Ostbahn (Berlin-Gdansk-Kalinyingrád)** A német vonatok órák ütemben közlekednek a határon át Kostrzynig. 1992-ig, a határokon átmenő szakaszt csak a tehervonatok használták. A Niederbarnimer Eisenbahn engedélyt kapott, hogy a lengyel vasútvonalon közlekedtessen vonatok. A Berlin-Brandenburg díjszábási zónába került öt lengyel állomás. Létre jött az Interessengemeinschaft Ostbahn Berlin-Gorzow, európai szintű szervezet a területi együttműködés koordinálására. Úgy látják, hogy a vasút, nagyon fontos eszköz a régiós kapcsolatok újraélesztésében.
 - C. **Drezda és Wroclaw**, (két régióközpont) között rendszeres vasúti közlekedés indult meg 2008-ban. Azóta az utasok száma négyszeresére nőtt. Az EPF tag „Deutscher Bahnkundenverband” azon dolgozik a helyi hatóságokkal és más szervezetekkel, hogy népszerűsítsék a közösségi közlekedést, és tovább bővíljen a szolgáltatás.

4. **Svájc, Ausztria és Olaszország határainál (Rhaetian Triangle)**, gyakrabban közlekedő vonatokkal, csatlakozó autóbuszok üzemeltetésével és egy olaszországi vasútvonal újraindításával egy integrált közösségi közlekedési hálózatot alakítottak ki, amely mind a helyi lakosság, mind az odalátogatók számára vonzóbbá tette a közösségi közlekedést.
5. A **Luxemburgi Államvasutak** (Chemin de fer luxembourgeois) közlekedtet határon túli vonatokat Belgiumban, Franciaországban és Németországban is, különösen Luxemburgban dolgozó ingázók számára.

A fent említett, és más hasonló sikeres kezdeményezéseknél kulcsszerepet játszott a helyi és regionális hatóságok, és a civil szféra hatékony együttműködése.

A határokon átnyúló kapcsolatok buktatói

1. A német-cseh határon több éve felmerült **Sebnitz és Dolni Poustevna** közötti kapcsolat visszaállítása. A közlekedési cégek és a hatóságok a határ mindkét oldalán hosszas vitákat folytattak az ügy érdekében, hogy milyen szinten és milyen finanszírozási rendszer keretein belül valósuljon ez meg.
2. A **spanyol-francia határon** három vasút is áthalad, amelyeken távolsági vonatok közlekednek. Ebből az egyik egy új vonalat részben a nagy sebességű vonatok használnak. Azonban a regionális szintű szolgálatok szegényesek. A délnyugat-franciaországi **Languedoc és Katalónia** (Spanyolország észak-keleti része) között ritkán és kedvezőtlen időpontokban közlekednek vonatok. Viszonylag egyszerű menetrendi módosítással javítani lehetne ezen.
3. A **Cisalpino** vasúttársaság **Svájc és Észak-Olaszország** között közlekedtetett vonatokat 2009 decemberéig. A megszűnés oka a pontatlanul közlekedő vonatok voltak, amely problémák leginkább a szervezi felépítésből fakadtak. A cég megszűnése után üzemeltetést és a karbantartást a svájci és az olasz tulajdonos vasúttársaság megosztotta.
4. **Arnhem és Emmerich (holland-német határ)** között 2005-ben indult meg a szolgáltatás. Egy évvel később azonban megszűnt, azzal az indokkal, hogy az nem volt elég vonzó utasok számára. Egy új szolgáltatásnak több mint egy évre van szüksége, hogy bizonyítsa létjogosultságát, és meggyőzze az embereket, hogy változtassanak utazási szokásain.

TANULSÁGOK

1. Egy új, határokon átnyúló közlekedési kapcsolatot mind a helyi és regionális szintű hatóságoknak, mind a civil szférának támogatni és népszerűsíteni kell. Legalább három évre van szükség ahhoz, hogy a bevezetett szolgáltatás bebizonyítsa létjogosultságát.
2. Egyes országokban, például Hollandiában és Belgiumban nem kormányzati hatáskör a határokon átnyúló kapcsolatok biztosítása, ez a helyi vagy regionális hatóságok feladata bebizonyítani, hogy a határon átnyúló kapcsolatok pozitív hatással járnak.
3. Viteldíjaknak és a szolgáltatásnak vonzónak és egyszerűnek kell lennie. Ez különösen igaz, ha eltérő valuta és különböző nyelvet használnak a határ két oldalán. A zónás díjszabás jó megoldás lehet. A határ túloldalán lévő városba szóló jegyeknek a helyi közlekedés használatát is magába kell foglalnia.
4. Ha az előzetes vizsgálatok ígéretesek és a politikai akarat is megvan egy új határokon átnyúló közlekedési kapcsolat létesítésére, még több politikai akaratra van szükség a műszaki kihívások megoldására. Ez az országoként eltérő műszaki szabályozások alóli felmentések, kivételek rövid szakaszokon történő bevezetését jelenti. Kölcsönös elfogadás és megállapodások szükségesek, amelyek lehetővé teszik, hogy a kötöttpályás jármű a szomszédos ország pályáit használhassa.

Ha az előzetes vizsgálatok helyesek voltak és a kezdeményezés az érdekelt szervezetek széles körű támogatását élvezi, mindössze némi fantáziára, és pozitív hozzáállásra ("meg tudom csinálni!") van szükség, ahhoz hogy egy jól működő, sikeres, határokon átnyúló vasúti és autóbusz-közlekedés alakuljon ki a régióban.